



4

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE

10. APRIL 1976 – 76. ÅRGANG

4

Frit at tænke	2
Løn og pension april 1976	3
Biltog med færgerne allerede før de kan benytte en fast Storebæltsforbindelse ..	8
Overarbejde ctr. arbejdsløshed	16
DJT	16
Lønoversigt	18
Personalia	19

Redaktører:
K. B. Knudsen
(ansvarshavende)
G. A. Rasmussen

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. (01 43) 7269.
Kontortid 9–16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Danmark er et demokratisk samfund – mener de fleste. Vi har frihed til at tænke og tale – tror de fleste. Alt er imidlertid relativt her i livet, og hvis man virkelig gennemtænker forholdene, vil det hurtigt opdages, at der på den ene eller anden måde pålægges os bånd, der alvorligt kan rukke troen på de demokratiske og den personlige friheds principper også i dette land. Det gælder i familien, på arbejdspladsen, i forholdet til mennesker omkring os og så fremdeles, men sammenlignet med mange andre samfund i verden, har vi en relativt høj personlig frihed.

Den enkelte udmønter denne, f.eks. gennem en bestemt politisk opfattelse, og synes stort set, at en politisk holdning bedst danner baggrund for personlig frihed. Ingen må stække dens udfoldelse – f.eks. ved at hindre ansættelse i offentlig tjeneste, sådan som det hævdes at finde sted i vort sydlige naboland. Fagbevægelsen er et instrument til brug for fremskaffelse af de bedst mulige løn- og arbejdsmæssige samt sociale goder for medlemmerne. I sin organisation er den et upolitisk instrument, men har for at tjene sine medlemmers interesser hele tiden måttet søge politisk støtte hos et parti eller partier, som står for en politisk holdning forenelig med fagbevægelsens interesser. Det har i Danmark i overvejende grad været et parti.

Imidlertid er dette ikke udtryk for, at samtlige medlemmer er af samme politiske opfattelse – tværtimod. Det parlamentariske flertal er bestemmende for, hvilken udvikling der skal følges, men der bør være personlig frihed til at tænke og tale, og man bør kunne indtage den politiske holdning, man personlig ønsker at have. Man skal kunne udtrykke sine synspunkter med fagligt sigte, uden at blive knægtet for sin politiske holdning gennem verbal vold. Det er sagen, det drejer sig om, og argumentation må gå på sagen på en saglig måde for sagens egen skyld og ikke som en undskyldning for at give nogen med en anden politisk holdning et spark for det.

Her i foreningen har vi på ledelsesplan som den øvrige fagbevægelse henvendt os til politiske partier som støtter vore ønsker, og det vil vi fortsat gøre; men i forhold til det enkelte medlem er det vor helt klare opfattelse, at han har sin fulde frihed til at indtage den politiske holdning, som han nu synes er den rigtige, og det har hidtil ikke været nogen speciel hindring for, at foreningen kunne følge sine faglige interesser op.

1. Taktregulering

Taktreguleringsprocenten pr. 1. april 1976 er i henhold til redegørelse af 30. december 1975 vedrørende udformningen af taktregulering af løn for offentligt ansatte, der hidtil har haft procentvis dyrtidsregulering, jfr. § 5 i lov nr. 48 af 11. marts 1975 om forlængelse af kollektive overenskomster og aftaler m.v., fastsat til 0,87%.

Som følge heraf ydes der med virkning fra 1. april 1976 i overensstemmelse med principperne i § 27, stk. 1–2, i lov nr. 292 af 18. juni 1969 om tjenestemandspension, sammenholdt med § 3 i lov nr. 81 af 12. marts 1970 om pensioner efter tidligere tjenestemandsløve m.v., *taktreguleringstillæg* til pensioner m.v. fra staten, folkeskolen og folkekirken efter følgende retningslinier:

Taktreguleringstillægget til pensioner efter kapitel 2–5 i lov om tjenestemandspension eller omregnet efter lov om pensioner efter tidligere tjenestemandsløve m.v., efterindtægt af pension efter kapitel 6 i lov om tjenestemandspension og pensionslignende understøttelser udgør fra 1. april 1976 0,87% årlig af de pr. 1. marts 1976 gældende årlige *grundbeløb* (uændrede satser pr. 1. april 1976), d.v.s. de beløb, hvoraf der er beregnet/beregnes dyrtidstillæg, samt af de pr. 1. marts 1976 gældende årlige *uregulerede tillæg*.

Taktreguleringstillægget kan fra 1. april 1976 *højst* udgøre 0,87% årlig af det pr. 1. marts 1976 gældende årlige *grundbeløb* og *uregulerede tillæg* for *højeste pensionsalder i lønramme 36* (skalatrin 49), d.v.s. for *egenpensioners* vedkommende *højst 770,00 kr. årlig* og for *ægtefællepensioners* og *enkepensioners* vedkommende *højst 558,12 kr. årlig*. For pensionslignende understøttelsers vedkommende kan takt-

reguleringstillægget dog *højst* udgøre 2/3 af de anførte højeste taktreguleringstillæg for pensioner.

I tilfælde, hvor en tjenestemand afskediges/er afskediget med pension, der er nedsat i henhold til § 6, stk. 2, i lov om tjenestemandspension, jfr. § 29 i lønnings- og klassificeringsloven, udgør taktreguleringstillægget 0,87% af den nedsatte grundpension og det nedsatte uregulerede tillæg (de pr. 1. marts 1976 gældende satser), dog *højst 770,00 kr. årlig*. Tilsvarende gælder taktreguleringstillægget til ægtefællepensioner, der fastsættes i henhold til § 12, stk. 4, i lov om tjenestemandspension, og til egenpensioner og ægtefællepensioner, der fastsættes i henhold til § 6, stk. 1–2, i civilarbejderloven af 1970, samt egenpensioner, enkepensioner, børnepensionstillæg og børnepensioner efter civilarbejderloven af 1958 eller tidligere civilarbejderlove. Taktreguleringstillægget kan her ligeledes *højst* udgøre 770,00 kr. årlig (egenpensioner), henholdsvis 558,12 kr. årlig (ægtefællepensioner og enkepensioner).

I tilfælde, hvor der til en pension oppebæres børnepensionstillæg, kan det samlede taktreguleringstillæg fra 1. april 1976 *højst* udgøre 770,00 kr. årlig (egenpensioner), henholdsvis 558,12 kr. årlig (enkepensioner).

Ved deling af ægtefællepension eller enkepension mellem to eller flere berettigede i medfør af lov nr. 102 af 14. marts 1941 om bevarelse af enkepensionsret ved separation og skilsmisse med senere ændringer udgør taktreguleringstillægget til den enkelte fra 1. april 1976 0,87% årlig af den respektive del af den årlige grundpension og det uregulerede tillæg (de pr. 1. marts 1976 gældende satser). Såfremt de således beregnede taktreguleringstillæg

sammenlagt overstiger 558,12 kr. årligt, fastsættes taktreguleringstillægget til hver berettiget – for så vidt angår pensioner, der udbetales første gang i tiden efter 1. april 1976 – i stedet som en *forholdsmæssig* andel af 558,12 kr. årlig.

Taktreguleringstillægget til efterindtægt af lønning efter kapitel 6 i lov om tjenestemandspension og rådighedsløn i henhold til § 32 i tjenestemandsløven fastsættes i overensstemmelse med de for taktregulering af lønning m.v. gældende retningslinier, jfr. finansministeriets cirkulære af 27/2 1976 om taktregulering.

Tilsvarende gælder taktreguleringstillægget til ventepenge. Efter de første 3 måneder af ventepengeperioden nedsættes taktreguleringstillægget til 2/3 af det hidtil ydede taktreguleringstillæg. For så vidt angår ventepenge, der ydes fra tiden før 1. april 1976, udgør taktreguleringstillægget efter de første 3 måneder af ventepengeperioden 2/3 af det til fulde ventepenge svarende taktreguleringstillæg.

Der ydes *ikke* taktreguleringstillæg til understøttelser fastsat efter pkt. 6–8 i økonomi- og budgetministeriets cirkulære af 26. januar 1972 om ændrede regler om ydelse af understøttelse til ikke-pensionssikret personale i statens tjeneste. Tilsvarende gælder understøttelser i henhold til cirkulærets pkt. 10, stk. 1 og 3 – efter satserne i finansministeriets cirkulære af 8. maj 1950 – og understøttelser i henhold til pkt. 3–5 i finansministeriets cirkulære af 8. maj 1950 om en ændret understøttelsesordning for statens løst ansatte personale.

2. Dyrtidsregulering

Dyrtidstillægget til pensioner efter kapitel 2–5 i lov om tjeneste-

mandspension eller omregnet efter lov om pensioner efter tidligere tjenestemandsløve m.v., efterindtægt af pension efter kapitel 6 i lov om tjenestemandspension, samt ventepenge, pensionslignende understøttelser og understøttelser udgør i henhold til § 27, stk. 1, i lov nr. 292 af 18. juni 1969 om tjenestemandspension, som ændret ved lov nr. 55 af 13. marts 1975 om ændring af lov om tjenestemandspension, sammenholdt med § 3 i lov nr. 81 af 12. marts 1970 om pensioner efter tidligere tjenestemandsløve m.v. og pkt. 9-10 i understøttelsecirkulæret af 26. januar 1972, fra 1. april 1976 3.744,00 kr. årlig dog således, at dyrtidstillægget højst kan andrage 9% af det årlige grundbeløb.

Dyrtidstillægget til efterindtægt af lønning efter kapitel 6 i lov om tjenestemandspension og rådighedsløn i henhold til § 32 i tjenestemandsløven udgør fra 1. april 1976 3.744,00 kr. årlig.

I tilfælde, hvor en tjenestemand afskediges/er afskediget med pension, der er nedsat i henhold til § 6, stk. 2, i lov om tjenestemandspension, jfr. § 29 i lønnings- og klassificeringsloven, udgør dyrtidstillægget fra 1. april 1976 ligeledes 3.744,00 kr. årlig, dog højst 9% af den nedsatte grundpension. Tilsvarende gælder dyrtidstillægget til ægtefællepensioner, der fastsættes i henhold til § 12, stk. 4, i lov om tjenestemandspension, og til egenpensioner og ægtefællepensioner, der fastsættes i henhold til § 6, stk. 1-2, i civilarbejderloven af 1970, samt egenpensioner, enkepensioner, børnepensionstillæg og børnepensioner efter civilarbejderloven af 1958 eller tidligere civilarbejderlove.

I tilfælde, hvor der til en pension oppebæres børnepensionstillæg, fastsættes det samlede dyrtidstillæg

fra 1. april 1976 til 3.744,00 kr. årlig, dog højst 9% af det samlede årlige grundbeløb.

Ved deling af ægtefællepension eller enkepension mellem to eller flere berettigede i medfør af lov nr. 102 af 14. marts 1941 om bevarelse af enkepensionsret ved separation og skilsmisse med senere ændringer udgør dyrtidstillægget fra 1. april 1976 3.744,00 kr. årlig til hver berettiget, dog højst 9% af den respektive del af grundpensionen.

For så vidt angår dyrtidstillægget til ventepenge bemærkes, at dyrtidstillægget fra 1. april 1976 udgør 3.744,00 kr. årlig i hele venteperioden, dog højst 9% af grundbeløbet, henholdsvis 2/3 grundbeløb.

3. Ureguleret tillæg

Som følge af bestemmelsen i kapitel 3 i den mellem finansministeren og tjenestemændenes centralorganisationer indgåede aftale af 28. april 1975 om justering af tjenestemandslønninger m.v. forhøjes det uregulerede tillæg til pensioner m.v. fra 1. april 1976 efter følgende retningslinier:

a) *Egenpensioner, der udbetales første gang i tiden efter 1. april 1976:*

Tillægget udgør, når lønnen på det ved afskedigelsen opnåede løntrin, forøget med eventuelt personligt pensionsgivende tillæg, men eksklusive almindeligt, ureguleret pensionsgivende tillæg og taktreguleringsstillæg, efter de fra 1. april 1976 gældende satser ikke overstiger 76.700,00 kr. årlig, for hvert års pensionsalder, som er lagt til grund ved pensionens beregning, 68,28 kr. årlig.

Når lønnen på det ved afskedigelsen opnåede løntrin, forøget med eventuelt personligt pensions-

givende tillæg, men eksklusive almindeligt, ureguleret pensionsgivende tillæg og taktreguleringsstillæg, efter de fra 1. april 1976 gældende satser overstiger 76.700,00 kr. årlig, udgør tillægget for hvert års pensionsalder, som er lagt til grund ved pensionens beregning, 54,72 kr. årlig.

Såfremt en tjenestemand afskediges med pension, der er nedsat i henhold til § 6, stk. 2, i lov om tjenestemandspension, jfr. § 29 i lønnings- og klassificeringsloven, nedsættes det forannævnte tillæg med en tilsvarende procent.

b) *Ægtefællepensioner i henhold til lov om tjenestemandspension, der udbetales første gang i tiden efter 1. april 1976:*

Tillægget udgør 2/3 af tillægget til egenpension.

Såfremt den afdøde tjenestemand var afskediget med pension inden 1. april 1976, fastsættes tillægget til ægtefællepensionen under hensyn til, om lønnen på det ved afskedigelsen opnåede løntrin, forøget med eventuelt personligt pensionsgivende tillæg, efter de fra 1. april 1976 gældende satser overstiger 76.700,00 kr. årlig eller ikke.

I tilfælde af, at ægtefællepensionen nedsættes i henhold til § 12, stk. 4, i lov om tjenestemandspension, finder der en tilsvarende nedsættelse sted af tillægget.

Ved deling af ægtefællepension mellem to eller flere berettigede i medfør af lov nr. 102 af 14. marts 1941 om bevarelse af enkepensionsret ved separation og skilsmisse med senere ændringer sker der en tilsvarende deling af tillægget til ægtefællepension.

c) *Enkepensioner efter tidligere tjenestemandsløve m.v., der udbetales første gang i tiden efter 1. april 1976:*

Tillægget udgør, når grundpensionen efter de fra 1. april 1976 gældende satser ikke overstiger 38.800,00 kr. årlig, for hvert års omregnet pensionsalder, jfr. § 8 i lov nr. 81 af 12. marts 1970 om pensioner efter tidligere tjenestemandsløve m.v., 45,60 kr. årlig.

Når grundpensionen efter de fra 1. april 1976 gældende satser overstiger 38.800,00 kr. årlig, udgør tillægget for hvert års omregnet pensionsalder 36,48 kr. årlig.

Ved deling af enkepension i medfør af lov nr. 102 af 14. marts 1941 med senere ændringer forholdes der med hensyn til tillægget til enkepension i overensstemmelse med det i nærværende cirkulære under pkt. 3, litra b), sidste afsnit, anførte.

d) Pensioner i henhold til lov om tjenestemandspension eller efter tidligere tjenestemandsløve m.v., som ydes fra tiden før 1. april 1976:

For så vidt angår egenpensioner, hvortil der før 1. april er ydet tillæg på grundlag af satsen på 55,80 kr. årlig, fastsættes tillægget fra 1. april 1976 på grundlag af en sats på 68,28 kr. årlig for hvert års pensionsalder, som i henhold til lov om tjenestemandspension er lagt til grund ved pensionens beregning, respektive – med hensyn til pensioner efter tidligere tjenestemandsløve m.v. – for hvert års omregnet pensionsalder, jfr. § 8 i lov nr. 81 af 12. marts 1970 om pensioner efter tidligere tjenestemandsløve m.v.

Såfremt der før 1. april 1976 er ydet tillæg til egenpension på grundlag af satsen på 44,64 kr. årlig, fastsættes tillægget fra 1. april 1976 på grundlag af en sats på 54,72 kr. årlig for hvert års pensionsalder, som i henhold til lov om tjenestemandspension er lagt til grund ved pensionens beregning, respektive –

med hensyn til pensioner efter tidligere tjenestemandsløve m.v. – for hvert års omregnet pensionsalder.

Med hensyn til ægtefællepensioner og enkepensioner, hvortil der før 1. april 1976 er ydet tillæg på grundlag af satsen på 37,20 kr. årlig, fastsættes tillægget fra 1. april 1976 på grundlag af en sats på 45,60 kr. årlig for hvert års pensionsalder, respektive omregnet pensionsalder.

Såfremt der før 1. april 1976 er ydet tillæg til ægtefællepension eller enkepension på grundlag af satsen på 29,76 kr. årlig, fastsættes tillægget fra 1. april 1976 på grundlag af en sats på 36,48 kr. årlig for hvert års pensionsalder, respektive omregnet pensionsalder.

e) Børnepensionstillæg og børnepensioner:

Der ydes til børnepensionstillæg og børnepensioner efter lov om tjenestemandspension eller tidligere tjenestemandsløve m.v., som udbetales fra tiden før 1. april 1976 eller første gang kommer til udbetaling i tiden efter 1. april 1976, et ureguleret tillæg fra 1. april 1976 på 364,20 kr. årlig for hvert børnepensionstillæg eller hver børnepension.

For så vidt angår børnepensioner til forældrelose børn i henhold til lov om tjenestemandspension eller tidligere tjenestemandsløve m.v. udgør tillægget dog for hver børnepension 728,40 kr. årlig.

f) Særlige regler for visse pensioner efter civilarbejderloven af 1970 eller tidligere civilarbejderlove

Tillæg til pensioner efter civilarbejderloven af 1970 eller tidligere civilarbejderlove fastsættes i overensstemmelse med foranstående regler.

For så vidt angår enkepensioner efter civilarbejderloven af 1958 eller tidligere civilarbejderlove, der udbetales første gang i tiden efter 1. april 1976, andrager beløbsgrænsen for grundpensionen, jfr. nærværende cirkulæres pkt. 3, litra c), dog 34.920,00 kr. årlig.

Det til egenpensioner og ægtefællepensioner, der fastsættes i henhold til § 6, stk. 1 og 2, i civilarbejderloven af 1970, samt egenpensioner, enkepensioner, børnepensionstillæg og børnepensioner efter civilarbejderloven af 1958 eller tidligere civilarbejderlove ydede tillæg nedsættes med 10%.

g) Efterindtægt, ventepenge, rådighedsløn og pensionslignende understøttelser:

Der ydes til efterindtægt af pension efter kapitel 6 i lov om tjenestemandspension tillæg i overensstemmelse med foranstående regler.

Til efterindtægt af lønning i henhold til kapitel 6 i lov om tjenestemandspension ydes der fra 1. april 1976 et tillæg på 4.552,00 kr. årlig.

Der ydes til rådighedsløn i henhold til § 32 i tjenestemandsløven fra 1. april 1976 et tillæg på 4.552,00 kr. årlig.

For så vidt angår ventepenge udgør tillægget fra 1. april 1976 i de første 3 måneder af ventepengeperioden 4.552,00 kr. årlig og derefter 3.034,68 kr. årlig.

Til pensionslignende understøttelser ydes der et tillæg, der udgør 2/3 af tillægget til den tilsvarende pension.

Cirkulære om taktregulering

Med finansministeriets skrivelse af 12. januar 1976 til samtlige ministerier udsendtes en redegørelse vedrørende udformningen af taktregu-

lering af løn for offentligt ansatte, der hidtil har haft procentvis dyrtidsregulering.

I tilslutning hertil skal man meddele følgende:

I. Taktreguleringsprocentens størrelse ved første taktregulering

Efter det i taktreguleringsordningen fastsatte beregningsgrundlag er taktreguleringsprocenten opgjort til 0,87 pct.

Første taktregulering foretages med virkning fra begyndelsen af det andet år af den ved lov nr. 48 af 11. marts 1975 (forlængelsesloven) forlængede overenskomst- eller aftaleperiode, d.v.s. i almindelighed med virkning fra 1. april 1976.

II. Hvilken personkreds er omfattet af taktreguleringen?

Ifølge forlængelseslovens § 5, stk. 1, gælder reglerne om taktregulering for alle offentligt ansatte, der hidtil har haft en procentvis dyrtidsregulering, d.v.s. uanset om der er tale om tjenestemandsansættelse, overenskomstansættelse eller anden ansættelsesform.

III. Tidspunkterne og grundlaget for beregning af taktreguleringstillæg

A. Første taktregulering foretages med virkning fra begyndelsen af det andet år af den ved forlængelsesloven forlængede overenskomst- eller aftaleperiode, d.v.s. i almindelighed 1. april 1976. Derefter foretages taktregulering to gange årligt henholdsvis pr. 1. oktober og pr. 1. april.

B. 1. Taktregulering sker ved ydelse af et taktreguleringstillæg.

2. Taktreguleringstillægget beregnes på grundlag af den umiddelbart forud for taktreguleringstids-

punktet gældende løn, d.v.s. lønnen pr. henholdsvis 31. marts og 30. september. For så vidt angår den første taktregulering, sker beregning af taktreguleringstillægget i alle tilfælde på grundlag af lønnen pr. 31. marts 1976, uanset om tillægget i visse tilfælde først skal ydes med virkning fra et senere tidspunkt end 1. april 1976, jfr. ovenfor pkt. A.

3. Taktreguleringstillægget er knyttet til lønnen for det enkelte løntrin. Som følge heraf får en ansat, som i løbet af taktreguleringsperioden opnår højere løn på grund af alderstillæg, forfremmelse, kvalifikationstillæg eller lignende, det til den højere løn knyttede taktreguleringstillæg.

4. Beregning af taktreguleringsstillægget sker inden fradrag for skat, ATP-bidrag og eventuelt sygelighedsbidrag m.v.

For så vidt angår spørgsmålet om beregning af taktreguleringstillæg i tilfælde, hvor der i henhold til visse overenskomster sker fradrag i lønnen af pensionsbidrag, henvises til afsnit VII.

IV. Hvilke løndele m.v. taktreguleres?

Som altovervejende hovedregel taktreguleres de løndele, tillæg, vederlag, ydelser m.v., der hidtil har været procentvis dyrtidsreguleret, men som ikke længere er dyrtidsreguleret på denne måde.

1. Herefter skal først og fremmest følgende egentlige løndele taktreguleres:

- Skalaløn
- Stedtillæg
- Almindeligt ikke-pensionsgivende tillæg
- Generelle tillæg
- Særlige tillæg, der er klassificeringstillæg
- Pensionsgivende tillæg

Kvalifikationstillæg (herunder overenskomstmæssige § 1, stk. 2-tillæg m.fl.)

2. Endvidere taktreguleres det almindelige, hidtil uregulerede tillæg, der pr. marts 1976 normalt udgør 3.720 kr. årligt.

3. Ud over den egentlige faste løn taktreguleres endvidere ydelser såsom rådighedstillæg, jfr. dog afsnit V., pkt. 2., og tillæg, der ydes for særlige arbejdsopgaver, for så vidt disse hidtil har været procentvis dyrtidsreguleret, men ikke længere er dyrtidsreguleret på denne måde.

4. Med virkning fra 1. oktober 1976 taktreguleres tillige hidtil ydet taktreguleringstillæg.

5. Specielt vedrørende ydelser, der beregnes på grundlag af den egentlige faste løn, som f.eks. overarbejdsbetaling, bemærkes, at disse ydelser som følge af beregningsmåden allerede er taktreguleret.

Der skal derfor ikke ske *særskilt* taktregulering af sådanne ydelser.

V. Hvilke løndele m.v. taktreguleres ikke?

1. *Dyrtidstillæg* ydet enten med 60 (30) øre pr. arbejdstime (1.248 (624) kr. pr. år) eller i overensstemmelse med reglerne i § 15 i aftale af 28. april 1975 om justering af tjenestemandslønninger i staten, folkeskolen og folkekirken eller dertil svarende bestemmelser.

2. »Fastfrosne« tillæg, d.v.s.

a) særlige tillæg, som er omfattet af § 10 i den under 1. nævnte aftale eller dertil svarende bestemmelser.

b) andre ikke-pensionsgivende tillæg, der er omfattet af den samme aftales § 11, samt

c) tillæg, der er nævnt i pkt. I, 1, i protokollat af 11. november 1975 i tilslutning til en række overenskomster indgået med organisationer tilsluttet Akademikernes Cen-

tralorganisation eller dertil svarende tillæg, og som udbetales med de pr. 31. marts 1973 gældende grundbeløb incl. eventuelt midlertidigt tillæg på 60 pct., jfr. pkt. 13 i finansministeriets cirkulære af 28. juli 1975 – j.nr. 3.L. 822/75 – om vilkårene for fornyelse af en række akademikeroverenskomster.

3. *Udgiftsdækkende ydelser* som f.eks. time- og dagpenge, befordringsgodtgørelse og flyttegodtgørelse.

4. *Natpenge og godtgørelse for tjeneste på lørdage, søn- og helligdage, mandage, grundlovsdag og juleaftensdag samt godtgørelse for delt tjeneste* ydet efter reglerne i aftale af 28. april 1975 mellem finansministeriet og tjenestemændenes centralorganisationer eller tilsvarende regler.

5. *Personlige, ikke-pensionsgivende tillæg*, der bortfalder helt eller delvis ved opnåelse af lønstigninger.

VI. Eksempler på taktreguleringstillæggets beregning

Det bemærkes, at der i eksemplerne er taget hensyn til de 2 yderligere dyrtidsportioner, som udløses pr. 1. april 1976, samt til den pr. samme dato aftalte forhøjelse af det hidtil uregulerede tillæg eller af skallaløn, normalt med 832 kr. årlig.

Ved beregningen af taktreguleringstillægget er dette afrundet til nærmeste hele ørebeløb.

Cirkulæreskrivelse om dyrtidsregulering af tjenestemandslønninger m.v. pr. 1. april 1976

1. Som følge af stigningen i reguleringstallet for januar 1976 til 109,1 fastsættes *dyrtidstillægget* i medfør af § 12 i aftalen af 28. april 1975 mellem finansministeren og tjenestemændenes centralorganisa-

tioner, jfr. finansministeriets bekendtgørelse nr. 253 af 10. juni 1975, med virkning fra 1. april 1976 til 3.744 kr. årlig for tjenestemænd og elever over 18 år og til 1.872 kr. årlig for tjenestemænd og elever under 18 år. Tilsvarende dyrtidsregulering ydes til individuelle lønninger, der for heltidsbeskæftigelse er fastsat som grundbeløb med midlertidigt tillæg og dyrtidstillæg.

Der sker ingen dyrtidsregulering af generelle tillæg.

Særlige tillæg omfattet af aftalens § 14 dyrtidsreguleres med et årsbeløb svarende til det forudsatte årlige antal timer ganget med 180 øre.

Dyrtidsportionernes størrelse i kroner pr. år for særlige tillæg, der omfattes af aftalens § 15, fastsættes til beløb, der svarer til 3 gange de i aftalens bilag 4 anførte beløb eller – hvis særlig ordning er fastsat i henhold til stk. 4, sidste punktum – til 3 gange det fastsatte beløb. Tilsvarende gælder for finanslovhonorarer, der hidtil er dyrtidsreguleret efter skalaen i bilag 4.

I øvrigt henvises til aftalens §§ 17 og 18.

2. Man skal samtidig henlede opmærksomheden på, at det *almindelige, hidtil uregulerede pensionsgivende tillæg* på 3.720 kr. årlig fra 1. april 1976 forhøjes til 4.552 kr. årlig.

3. Som følge af forhøjelsen af det almindelige, hidtil uregulerede pensionsgivende tillæg samt ydelse af taktreguleringstillæg til lønningerne med 0,87 pct. nedsættes *personlige tillæg* i henhold til § 39, stk. 2, samt §§ 40 og 42 i lønnings- og klassificeringsloven af 18. juni 1969 med virkning fra 1. april 1976 med 0,8 pct. af den for marts 1976 udbetalte bruttoløn.

4. Med hensyn til dyrtidstillægget fra 1. april 1976 til pensioner, ventepenge og understøttelser vil der fremkomme særskilt meddelelse.

Yderligere eksemplarer af nærværende cirkulæreskrivelse, der vil blive optaget i Ministerialtidende og Statstidende, vil i begrænset omfang kunne rekvireres af vedkommende ministerier i betjentstuen, Torvegade 2, 2. etage, tlf. (01) 11 12 33, lokal 4202 og 4286.

Emolumenter fra 1.4.1976

Ydelsens art		1.-22. lrm.	Fra og med 29. dag
Timepenge		3,45	2,30
Fulde dagpenge		68,15	45,45
Tillæg for 1.-4. dag		3,20	-
Hotel-dispositionsbeløb	København	134,00	89,00
	Øvrige land	92,00	61,00
Natophold uden dokumentation	Fast godtgørelse	63,00	-
	Nedsat godtgørelse	-	42,00
Kørepenge		3,00	-
Rangergodtgørelse		1,50	-
Natpenge	Kl. 17-22	4,79	-
	Kl. 22-6	7,77	-
Godtgørelse for tjeneste på lørdage, søn- og helligdage, mandage, grundlovsdag efter kl. 12 samt juleaftensdag efter kl. 14		10,21	-
For 3-delt tjeneste		4,86	-
For delt tjeneste udov. 12. time		2,36	-

Biltog med færgerne allerede før de kan benytte en fast Storebæltsforbindelse

Af C. E. Andersen (fortsat)

8

Trafikkens vækst

I det foregående er vist, at antallet af indregistrerede biler er steget gennem årene, men langsommere og langsommere, for til sidst at stagnere. Antallet af biler, der er færgen over Storebælt, er ligeledes steget, men har i de senere år ligget ret konstant på ca. 2 millioner pr. år. Antallet af bilture over Storebælt i forhold til antallet af registrerede biler har været jævnt faldende gennem hele perioden.

Den allernyeste udvikling viser endda stagnation eller tilbagegang i antallet af overførte biler.

De tidligere anførte tal for tiden fra ca. 1960 til 1975 viste en regelmæssig udvikling og afspejlede derfor en almindelig tendens. Men de sidste tal er snarere resultatet af landets dårligere økonomi og erhvervslivets mindre aktivitet, reduceret salg og produktion, større arbejdsløshed, samt uændret eller mindre trafik næsten overalt; Storebæltstrafikken er ingen undtagelse.

I 1974 overførtes knap 1.588.000 personbiler og knap 360.000 lastbiler, tilsammen godt 1.947.000.

For 1975 var tallene 1.631.000 personbiler og 332.000 lastbiler, tilsammen 1.963.000.

Den allervigtigste årsag til tilbagegangen er måske de høje priser på olie og benzin, som satte ind i slutningen af 1973.

De influerer umiddelbart på trafikken, og navnlig på fjerntrafikken. For længere bilture er benzinudgifterne nu sædvanligvis større end udgifterne til færgeturene. Det får mange trafikanter til at blive hjemme eller til at benytte togene; også lastbiltrafikken er mindre tilbøjelige til at prøve at konkurrere over de lange strækninger.

Iøvrigt har benzinprisernes stigning fået den konsekvens, at færge-

taksterne ikke længere kan influere synderlig stærkt på trafikken omfang. Selvom taksterne blev halveret eller bortfaldt helt – hvilket kunne være lige så velmotiveret som at indføre tilsvarende lavere takster eller takstfrihed for kørsel ad en meget dyr bro eller tunnel – ville det sikkert ikke fremme trafikken ret meget.

Det er vanskeligt at forudsige, hvorledes benzin- og oliepriserne vil udvikle sig i fremtiden. – Men der er desværre grund til at tro, at de gamle benzinpriser aldrig kommer tilbage.

Trods alt mener nogle, at der snart vil komme bedre tider, og at biltrafikken, selv fjerntrafikken, atter vil stige, endda til det niveau, der svarer til den afbrudte vækstkurve, ja også derudover, svarende til en stor årlig vækstprocent.

Det der har interesse i denne sammenhæng, er ikke Storebæltstrafikkens størrelse i fremtiden, men derimod problemet om, hvorvidt en rimelig stor trafik vil foretrække bil-på-tog-befordring mellem København og Vejle fremfor lokalbefordring med færgerne mellem Halsskov og Knudshoved.

Størrelsen af en eventuel bil-på-tog-trafik bestemmes af mange forhold. Bl.a. spiller taksterne en rolle, fordi det drejer sig om takster for en ca. 10 gange så lang bilbefordringsstrækning.

Taksterne bør helst fastsættes således, at de svarer nogenlunde til banebefordringsudgifterne + et vist overskud til DSB.

Biltogenes og togfærgernes dieselolieforbrug

Her skal kun et par af udgiftsposterne omtales, nemlig brændstofudgifterne og lønudgifterne for biltogene og for togfærgerne, der overfører biltogene.

Til sammenligning skal også skønnes over de alternative brændstofudgifter og lønudgifter for bilernes befordring med bilfærgerne og for bilernes kørsel på vejene.

Biltogenes energibehov afhænger af mange ting, såsom antallet af starter, accelerationstempoet, kørehastigheden, togenes ydre form, deres indretning, vægten, lasten, kraftmaskinernes art, m.m.

Det er derfor ikke muligt at angive energiudgifterne med et bestemt sikkert tal.

Men der kan dog fremdrages et holdpunkt deri, at DSB's brændstofforbrug til samtlige dieseldrevne tog, både passagertog og godstog, er meget nær 0,1 liter dieselolie eller gasolie pr. kørt vognakselkilometer.

De skitserede biltog har 10 til 18 aksler. Følgelig kan man vel regne med, at deres olieforbrug vil blive af størrelsesordenen 1,5 liter pr. kilometer.

Jernbanestrækningen fra Østerport til Kørsør + Nyborg til Vejle er ca. 230 km. Så biltogene vil forbruge omkring 350 liter dieselolie pr. tur.

Storebæltstogfærgerne brugte i 1975 i middel pr. tur over Storebælt 1060 liter olie.

Regnes det ene af en færge tre spor optaget af et biltog, kan umiddelbart tredjedelen af brændstofforbruget, ca. 350 liter, tilskrives befordringen af biltoget og de derpå værende biler.

Imidlertid optager biltoget ikke hele sporet; og færgen udfører også andet befordringsarbejde. De biltog, der befordrer personbiler, kan foruden bilpassagererne medtage andre rejsende, endda næsten lige så mange som et intercitytog, ja flere end et halvt dobbeltlyntog. Derfor kan det formodentlig være passende at tilskrive biltogene om-

Befordring af biler med passagerer på tog finder nu sted i stor stil i hele Midt-Vest-Europa, lige fra Fehmern til Jugoslavien, Spanien og Skotland.

Den form for befordring kunne blive meget mere effektiv, hvis bernes frirumsprofiler var sådanne, at der kunne bruges jernbanevogne, som var bredere og højere. Så kunne man bruge 2-etages tog, lukkede tog, tog hvor passagererne kunne gå og opholde sig bekvemt udenfor, men nær deres biler, eventuelt i en øvre etage, men i samme vogn.

I Nordamerika, hvor jernbanevognene må være lidt bredere og væsentligt højere end i Europa, har bil-på-tog-systemet udviklet sig væsentligt anderledes end i Europa. I det følgende skal omtales et bil-på-tog-system, der bl.a. bruges mellem Washington og Florida.

Ved Washington, dog ikke centralbanegården inde i byen, men ca. 25 km fra Washingtons centrum, ved byen Lorton, hvor hovedmotorvejen mod syd og hovedbanen mod syd løber tæt sammen, er der anlagt en bil-tog-terminal. En tilsvarende er lavet ved Sanford midt på Florida-halvøen. Banedistancen mellem terminalerne er 856 miles, d.v.s. 1378 km.

I 1972 havde nærværende artikels forf. lejlighed til at se Lorton-terminalen og et af biltogene samt ekspeditionsprocessen.

Toget bestod da af 2 meget svære diesellokomotiver og 25 store vogne; heraf var de 13 lukkede 2-etages vogne, hver med plads til 4 store biler pr. etage; og de 12 var eksprestogs-personvogne delvis med to



etager, hvoraf den øverste på nogle af vognene havde en lang udsigtsdome, medens den nederste havde sovekabiner, restaurationsrum m.m. Andre vogne var 1-etages vogne. En af vognene var en natklub-vogn!!!

De rejsende skulle principielt betale for befordringen af bilen + en sovekabine med normalt plads til to personer, og heri kunne de medbringe deres kæledyr, såsom hunde og papegøjer.

Herfor var taksten den gang ca. 200 \$; for personer ud over de to skulle der betales 15 \$ ekstra. I alt var det den gang 1400 kr. for en familie. Men rigtignok kun i én retning. Det svarer til ca. 1 kr. pr. km. Under hensyn til togets luksus måtte den pris synes at være særdeles rimelig.

Bilisterne sparede endda pr. enkelttur ca. 90 gallons benzin, altså for mere end 300 kr. efter danske benzinpriser.

Toget selv brugte ca. 25 gallons pr. bil. Det vil sige mindre end en trediedel af, hvad bilerne ville bruge. Og det var dieselolie, som var billigere.

Togenes størrelse er siden vokset betydeligt, vistnok til 37 vogne, altså et kilometerlangt tog. De trækkes i alle tilfælde af to lokomotiver af type General Motors U 36 B med 3600 HK dieselmotorer, 4-aks-

lede, men med langt større akseltryk end DSB's GM-lokomotiver. Overbygningen har traktorform, altså kun førerplads i den ene ende af hvert lokomotiv.

På en anden rute, mellem Sanford i Florida og Louisville i Kentucky, bruges 3 lokomotivenheder pr. tog.

For tiden arbejdes der med at konstruere en ny type biltransportvogne, ligeledes lukkede, men med 3 etager og i stand til at befordre 15 biler. Så kan man forøge togenes biltransportkapacitet uden at forøge togets længde – og uden at skulle dublere togene, som man også har gjort det i perioder.

Togene kører fra Washington sent om eftermiddagen og ankommer til Sanford tidligt om formiddagen og i omvendt retning på de samme tider. Den tilladte kørehastighed er 130 km/t. Turen varer 14 timer. Rejsehastigheden er altså ca. 100 km/t.

Togene standser to gange undervejs, den ene gang af hensyn til skifte af togets lokomotivpersonale og øvrige tekniske personale ved overgangen fra et jernbanesystem til et andet, den anden gang noget efter midnat, hvor der på en lille station gøres en pause på et kvarter af hensyn til at de rejsende kan lufte deres hunde, katte, vaskebjørne o.s.v. – og selv få lidt luft og motion under den lange rejse! ■

kring 20% af færgernes brændstofforbrug, d.v.s. godt 200 liter pr. overført biltog.

Derved kommer man til ca. 550 liter for et biltog for hele turen mellem Østerbro og Vejle.

Hvis biltogenes kapacitet er 16 personbiler og 8 lastbiler, bliver det til ca. 35 liter olie pr. personbil og ca. 70 liter pr. lastbil. Dersom togenes belægningsgrad bliver 85%, bliver det til hhv. 40 og 80 liter. Disse koster formentlig omkring 25 og 50 kr., idet der kan regnes med en gros-priser for olien. DSB offentliggør dog ikke, hvor meget der betales for olien, så tallet er noget usikkert. Men 60 øre pr. liter kan ikke være meget forkert. Skibsladningsprisen for gasolie er nu ca. 100 dollars pr. t.

Brændstoffudgifterne for biltogene er altså moderate, for ikke at sige forbavsende lave.

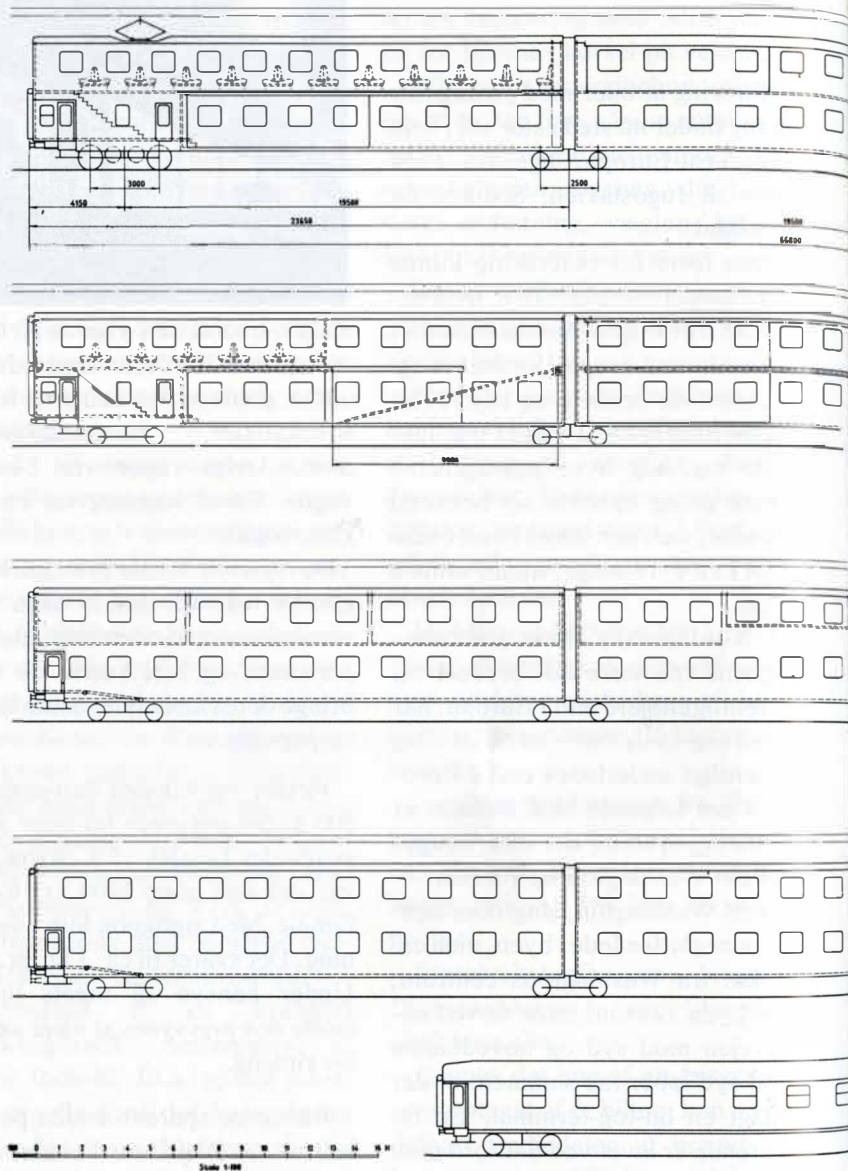
Hvis hovedbanerne elektrificeres således som planlagt, bliver energiudgifterne reduceret.

Biltogenes og bilernes brændstofforbrug

Alternativet er, at bilerne befordres over Storebælt med bilfærgerne og kører den ca. 220 km lange vejstrækning ved egen kraft.

Bilfærgerne brugte i 1975 gennemsnitlig 792 liter pr. tur. Det er en del mindre end togfærgerne – hvilket må ses i relation til, at bilfærruten er kortere end togfærruten, ca. 19 km mod 26 km.

Bilfærgernes kapacitet er gennemsnitlig ca. 300 personbiler, idet todækkerfærgernes kapacitet er ca. 200 personbiler og tredækkerfærgernes ca. 400, ja 440 for den nyeste. Men så kan tredækkerne ikke medtage høje lastbiler, end ikke på hoveddækket.



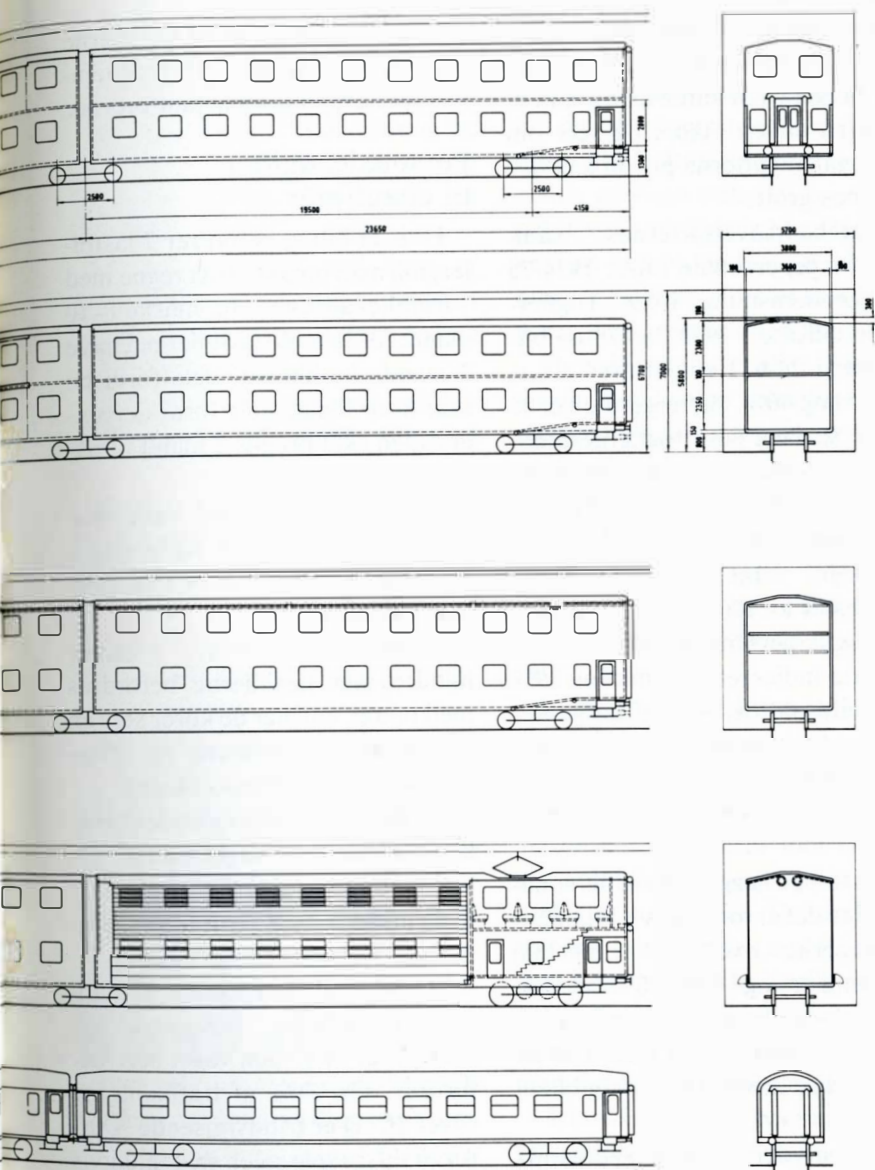
I 1975 befordrede bilfærgerne gennemsnitlig 75 personbiler og 16 vare- og lastbiler pr. tur.

Vare- og lastbilerne er af vidt forskellig størrelse. Regnes der med, at de optager gennemsnitlig 3 gange så megen plads som en personbil, bliver fæргеpladsudnyttelsen godt 40% i middel.

Færgernes brændstofforbrug pr.

personbilenhed bliver da ca. 6½ liter diesellole eller gasolie pr. overført personbil; og pr. overført lastbil bliver det til ca. 20 liter. Prisen herfor for DSB må være omkring 4 og 12 kr. Det er ikke særlig meget.

Men bilerne bruger desuden brændstof til køreturene. Regnes der med, at personbilerne kører gennemsnitlig 8–10 km, dvs. reg-



Tog til befording af personbiler og lastbiler må være ret forskellige med hensyn til indretning, akseltæthed, akseltryk, udformning som 1-etage eller 2-etage tog m.m.

Biltransportogene falder også ud i to grupper med hensyn til bredde og højde; de kan enten være normalprofiltog eller storprofiltog. De første er oftest åbne vogne, i hvert fald når de skal befordre lastbiler; de sidste er gerne lukkede vogne, endog når de skal befordre lastbiler.

Biltoget til brug over korte distancer og lange distancer må indrettes ret forskelligt, bl.a. med hensyn til kapaciteten af passagerfaciliteterne.

Nærværende artikel omhandler biltransporter via Øresund, Fehmernbælt, Storebælt og Samsøbælt, først som færgeforbindinger, senere evt. som faste forbindelser for nogle vedkommende. De er alle umiddelbart kortdistanceforbindelser. **FASTE FORBINDELSER BØR UDFØRES SOM STORPROFILFORBINDELSER, HVILKET IKKE KOSTER RET MEGET EKSTRA.**

Men samordningen i tidens løb af de nævnte ruter til forskellige brugskombinationer gør det nødvendigt at slå sig til tåls med normalprofiltog indtil videre, dels fordi færgerne kun kan befordre normalprofiltog, dels fordi de eksisterende baner kun kan befares af normalprofiltog.

Det har ikke været muligt at få en tegning af de beskrevne normalprofiltog til person- og lastbilbefordring færdig i tide.

Den ovenfor viste tegning refererer til en form for storprofiltog, der er indrettet til kortdistance-bilbefordring og derfor kun har små passagerum; iøvrigt er de tænkt til meget store hastigheder, hvorfor samtlige vogne må være lukkede. De har få aksler og store akseltryk, som kan tillades på korte, nye strækninger.

De er beskrevet detaljeret i DLT, nr. 5, 1973.

ningsmæssigt 9 km pr. liter benzin, bliver det for 220 km ca. 25 liter benzin. Regnes der med, at lastbilerne kører 2-3 km, dvs. $2\frac{1}{2}$ km pr. liter dieselolie, bliver det til ca. 90 liter olie.

Det svarer til hhv. 55 og 90 kr., idet benzinprisen ved tankstationerne er ca. 2,20 kr. pr. liter, og dieselolien, som i dette tilfælde må

regnes til tankpris, er ca. 1 kr. pr. liter.

Disse tal viser, at brændstofudgifterne bliver omtrentlig halvt så store ved fjernbefordring af bilerne med biltogene og togfærgerne som ved lokalbefordring af dem med bilfærgerne + deres selvbefordring på vejene.

Følgelig kan brændstofomkost-

ningerne for bilbefordringen med biltog ikke blive en tungtvejende udgift; ja, den kan ikke blive udgift udover de brændstofudgifter, som bilisterne alligevel skulle betale.

Dette må holdes for øje ved fastsættelsen af taksterne for befordringen med biltogene.

Taksterne, eller rettere sagt forskellen mellem taksterne og kørselsudgifterne, kan for så vidt blive små.

Personaleudgifterne for biltog og færger

Vigtigere er personaleudgifterne.

Biltogene må have 1 mand i lokomotivet og 1–2 mand i vognformationen under køreturene på land. Men de kan klare sig med kun en enkelt mands besætning eller uden besætning, medens de befinder sig på færgerne.

Færgerne har ca. 20 mands besætning. Dette gælder både for togfærgerne og bilfærgerne. Restaurationspersonalet er dog ikke medregnet.

Hvis togfærgernes ene spor optages af et biltog, kan man gøre gældende, at ca. 7 mand af færgebesætningen er tjenstgørende med transporten af et biltog. Herved er der dog ikke taget hensyn til, at færgerne og togene kan udnyttes til andre befordringer.

Biltogets kapacitet er som sagt 16 personbiler eller 8 lastbiler. Men biltogene er ikke altid fulde. Man kan vel regne med ca. 14 personbiler og 7 lastbiler pr. tog. Der kræves altså 1 mands færgebesætning pr. lastbil.

Alternativet er, at bilerne overføres med bilfærgerne.

Hvis bilfærgerne er udnyttet 40%, d.v.s. at de overfører 125–130 personbiler pr. tur, svarer det til bilerne i ca. 9 personbiltog eller 6

lastbiltog. Dette indebærer, at 2–4 af færgens ca. 20 mand store besætning kan tilregnes så mange biler som et biltog normalt befordrer.

Om personaleindsatsen pr. bil ved færgefarten kan man også få et skøn på anden måde; og selv om personaleudgifterne pr. bil kan der skønnes groft.

Storebæltsoverfarternes samlede færgepersonale i året 1974/75 var gennemsnitlig 1089. Togfærgerne udførte i 1974 26.478 og bilfærgerne 22.613 enkeltture, d.v.s. hhv. 54 og 46%. Bilfærgeruten er $\frac{3}{4}$ gange så lang som togfærgeruten, og sejltiderne og bruttoomløbstiderne forholder sig ligeså. Thi bilfærgernes bruttoomløbstid er 150 minutter. Intercitytogfærgernes omløbstid er 180 minutter; de øvrige togfærgers omløbstid er større.

Dette indikerer, at omkring 39% eller ialt fald ca. 40% af færgepersonalet kan henregnes til bilfærgeoverfarten.

Det bliver til ca. 430 sejlene personer.

Hertil bør lægges havnepersonalet. Men det er forholdsvis fåtalligt.

Færgerne overførte 1.588.000 personbiler og 360.000 lastbiler, d.v.s. hvis de sidste regnes gennemsnitlig ækvivalent med 3 af de første, ialt 2.668.000 personbilerheder.

Det betyder, at hver »sømand« overførte ca. 3700 personbiler og ca. 830 lastbiler, d.v.s. ca. 6200 personbilerheder – eller omvendt: at hver overført personbil kræver en personaleindsats svarende til 0,00016 arbejdsår.

Det er forbløffende lidt.

Regnes gennemsnitsslønnen hint år til 75.000 kr., var personaleudgiften ca. 12 kr. pr. overført personbil.

Alle disse tal er hver for sig usikre. Men størrelsesordenen må være nogenlunde rigtig.

Det ømme punkt er altså ikke DSB-personaleindsatsen og udgifterne dertil.

Men chaufførtiden og udgifterne dertil er såre vigtige. – Herved tænkes specielt på lastbilchaufførerne.

Personaleudgifter til chauffører

Hvis et biltog befordrer 7 lastbiler, må man umiddelbart regne med 7 lastbilchauffører. Ja, måske 8–10 mand, fordi nogle lastbiler må have 2 mands besætning, dels fordi de skal køre langt, dels fordi der undertiden skal bruges 2 mand til på- og aflæsning.

Disse skal som oftest være med på hele turen mellem København og Vejle, ganske uanset transportens karakter.

Bilpersonalebehovet bliver mindre, når lastbilerne befordres med biltog, end når de kører selv en lang landevejsstrækning og tillige skal sejle en kort søstrækning.

Iøvrigt kan bruttorejsetiden blive kortere, når der bruges biltog.

Chaufførerne kan tilmed spise og hvile undervejs. Bilerne slides ikke mellem København og Vejle.

For personbiltrafikken er situationen anderledes; personbilernes chauffører skal som regel selv befordres. Ca. 70% af trafikanterne (over 15 år) er fritidsrejsende. Derfor er tidsbesparingen sædvanligvis ret betydningsløs, pengemæssigt set.

Trods alt er det af en vis betydning, at den samlede rejsetid mellem Østerbro og Vejle bliver mindre ved brug af biltogene.

Selvom bilisterne kunne køre uafbrudt mellem København og Vejle ved egen kraft under udnyttelse af en bro eller en tunnel, ville rejsetiden for dem blive omtrent lige så stor som ved brug af biltog, der færges over Storebælt. Og hvis

de skal have en hvile- eller spise- eller drikkepause undervejs, vil den lange biltur tage længere tid end turen med et biltog, hvor de kan ville og spise undervejs.

For så vidt kan de biltransporterende tog mellem København og Vejle gøre lige så stor tidsmæssig nytte som en bro eller tunnel via Storebælt.

Personalebehovet ved brug af biltransporterende tog i langfart bliver øjensynlig gunstigt, nemlig for erhvervstrafikken.

Konklusionen må være, at biltogstrafikken må kunne blive så økonomisk for banerne og samtidig billig for trafikanterne og vognmændene, at den allerede af den grund bliver attraktiv for alle parter.

Følgelig må man tro, at biltogene vil blive udnyttet med stor gennemsnitlig belægning.

Da man til enhver tid kan henvise spidsbelastningstilstrømninger til færgerne, kan man antagelig regne med, at biltogene bliver nogenlunde fuldt belagt næsten til enhver tid, – måske gennemsnitlig 80–90%.

Andre fordele ved bil-på-tog-på-færge-befordring

Hvis der indføres en øst-vest bil-service med personbiltog hver time og lastbiltog hver time, tilsammen alternerende hver halve time, fremkommer der nye perspektiver både for person- og lastbiltrafikken via Storebælt og især for fjerntrafikken mellem hovedstaden og hovedlandet.

Biltrafikanterne og lastbilchaufførerne kan disponere efter bestemte afgangstider i endestationerne; og de kan som regel nå frem hertil i løbet af ganske kort tid. De behøver ikke at regne med store køretidsusikkerheder og lange vente-

tider, hvis de da har bilreservation til et bestemt afgangstidspunkt.

Biltoget vil nå frem til terminalen hurtigt og på et forud kendt tidspunkt. Bilerne kan derfor nå frem til det egentlige mål i løbet af kort tid og på et næsten forud kendt tidspunkt. Biltrafikanterne kan endda nå frem udhvilet og afslappet. Eventuelt kan de have fået frokost på færgen og fået en forfriskning i toget, så de fortsat kan udøve deres dagsarbejde uden tidstab.

Hvis de er turister eller fritidsrejsende, kan de efter en tidlig start få næsten hele dagen for sig; og de kan eventuelt nå langt, f.eks. langt ned i Europa, i løbet af samme dag.

Omvendt kan de nå hjem om aftenen til et bestemt tidspunkt, gerne sent, men dog udhvilet, selv efter en lang arbejdsdag og en lang tur.

Lastbilernes effektive aktionsradius vil blive meget større.

Ifølge de nye fælleseuropæiske regler, der snart skal træde i kraft, må en lastbilchauffør kun køre et vist antal timer og en vis distance i træk hhv. hele dagen. Det drejer sig vist om 4 timer i træk og 450 km pr. dag, i hvert fald ikke særlig meget.

Der kan naturligvis køres med to chauffører, som skifter arbejdet; men det forøger omkostningerne.

Til trods for disse begrænsninger vil lastbilerne kunne nå fra København til næsten ethvert sted i Jylland og tilbage igen eller omvendt i løbet af en dag.

Altsammen takket være den eventuelle bil-på-tog-service, som banerne kan byde på som et fint supplement til den lokale færgefart.

Iøvrigt vil det blive muligt at sende bilerne med tog fra København eller Vejle og lade andre chauffører overtage dem i den modsatte terminal.

Fremdeles bliver det muligt at

nøjes med at sende semitrailere, altså lastbilsættevogne, med toget. Det kan være privatejede sættevogne eller DSB-sættevogne.

Derved kan der fremkomme en transportform, som er et sidestykke til container-transporterne.

Biltog der udnytter faste Storebæltsforbindelser

Men færgefartens dage vil måske snart være talte?

Der er jo mange, som ønsker at få etableret en fast forbindelse over Storebælt, og det endda snarest muligt. Planerne herom er i nyeste tid blevet ekstra motiveret ved, at deres realisering kan give beskæftigelse til mange mennesker igennem en lang årrække.

En forbindelse over Storebælt kan udføres på mange måder. Det gælder såvel strækningen via Østre Rende som Vestre Rende.

For den østlige del af bæltet, der byder på de største vanskeligheder og derfor nødvendiggør meget store investeringer, kan især følgende alternativer komme i betragtning:

- 1) Tunnel for almindelige tog og til-lige biltransporterende tog, noget bredere og højere end nødvendigt for det eksisterende togmateriel.
- 2) Tunnel for almindelige tog, eventuelt også tog for biler og sættevogne, men dog med normal bredde og højde, suppleret med en vejbro, der kan bygges billigt, fordi den kan være stejle-re og derfor kortere, og fordi den ikke behøver synderlig stivhed og derfor kan udføres som en hængebro med langt hovedspand og uden piller i den dybe del af bæltet.
- 3) Tunnel for jernbane og vej, derfor meget bred og med vældige ventilationsanlæg.

4) Bro for vej- og jernbanetrafik, meget lang og bæredygtig og stiv.

De to sidste løsninger er meget dyre. Men de synes at være særlig populære, muligvis fordi de store omkostninger indikerer, at deres realisering kan give arbejde til mange.

Alle disse 4 alternative former for faste forbindelser kan fungere fortrinligt i samspil med de biltransporterende tog.

1): Den første af dem – altså banetunnelen under Østre Rende + en banetunnel eller banebro via Vestre Rende – er ligefrem betinget af indsættelse af biltransporttog, ganske vist kun lokalt via Storebælt, og det endda i sådant omfang at de kan afvikle hele biltrafikken.

Derfor kan de biltog, der i den første tid benytter færgerne, bruges til stadighed, nu på tunnelstrækningen. Der må endda hertil bygges endnu flere tog, endda længere tog, ja eventuelt bygges nogle 2-etages tog til indsættelse i week-end myldretimerne.

Men der vil rigtignok vedvarende blive behov for biltog helt mellem København og Jylland – altså en 1. klasses service – ja vel endnu flere end i færgernes tid, bl.a. fordi spise-muligheden på færgeturen bortfalder. De rejsende med biltogene kan da spise i togets øvre etage.

Den effektive tidsgevinst på grund af fjernbiltogene vil sikkert blive væsentligt større end den, der kan opnås umiddelbart ved den faste forbindelse, som koster langt mere.

Lastbilchaufførernes aktionsradius vil være større, når de benytter fjernbiltogene, end når de benytter lokalbiltogene, idet den må regnes fra Vejle i stedet for Nyborg.

Alternativerne 2), 3) og 4), d.v.s. broer eller tunneler for både bane-

og vejtrafik, vil gøre det muligt for bilisterne at køre strækningen mellem København og Jylland eller omvendt og vel at mærke i ét stræk, hvis de da ikke skal bruge tid til hvile- og spiseophold undervejs – uden for Storebælt.

Da de ellers ikke får en pause undervejs, som i biltogene og færgerne eller i de lokale biltog over/under Storebælt, bliver brugen af fjernbiltog mellem København og Jylland endnu mere påkrævet for dem, i alt fald for nogle af dem, idet deres aktionsudgangspunkt bliver København, så de ikke kan køre omkring i Jylland samme dag.

Den omtalte gennemgående bil-på-tog-service bliver altså nødvendig som et supplement, selv om der bygges broer eller tunneller.

Følgelig bliver hovedresultatet, at biltogene kan og bør udnyttes i forbindelse med samtlige færge- og tunnel- og broplaner.

Derfor er den skitserede biltogsplan ikke et modstykke til nogen af de faste forbindelser, men tværtimod et naturligt, ja nødvendigt supplement til dem.

Biler kontra flyvemaskiner

Ganske uanset udviklingen af Storebæltsplanerne må man regne med en udvikling af flyvetrafikken mellem København og Jylland, som allerede er omfattende og tilmed er hastigt voksende.

Men bil-på-tog-trafikken direkte mellem København og den jyske længdemotorvej syd for Vejle kan for de fleste rejsende blive endnu mere tillokkende end selve flyvetrafikken. De kan medbringe stor bagage. De behøver ikke at skulle bære den. De kan stadig have den ved hånden. De kan rejse bekvemt direkte mellem de centrale København og et centralt sted i Jylland, og

de kan have deres egen bil til rådighed, når de kommer frem hertil, såfremt Statsbanerne indfører den skitserede superluxusservice.

De kan endog have en klapcykle med i bagagerummet, så de kan få motion under rejsen, der netop for dem kan blive så rationel og bekvem og magelig, at det resterende problem drejer sig om motion.

Nu er der 50.000 velnærede skillingpadder

At lære børn pengenes værdi og fordelene ved opsparing kræver som regel mere positiv motivation end egentlig pædagogik. I hvert fald når det gælder de yngste!

Derfor fremstillede Arbejdernes Landsbank for kun 3 måneder siden en ny sparebøsse, i form som en skillingpadder – et attraktivt og festligt lille væsen.

Troels Aagaard Sørensen, 9 år, får her overrakt sin nye, sjove sparebøsse, der er skillingpadder nr. 50.000. Overrækkelsen fandt sted i Arbejdernes Landsbank, hvor Troels kom ind sammen med sin mor fru W. Aagaard Sørensen, der egentlig kom ind i banken for at oprette en børneopsparingskonto. Troels fik selvfølgelig også en skillingpadderfleksbrik på frakken ved samme lejlighed.



Forsikrings- agenturforeningen

Til orientering for de mere end 20.000 medlemmer i *Forsikringsagenturforeningen for Tjenestemænd*, der gennem denne forening har tegnet indboforsikring med indbygget rejsegodsforsikring, skal det oplyses, at der fra 1. april 1976 er sket følgende ændringer og forbedringer:

- 1) Rejsegodsskader – under ferierejser og -ophold i udlandet – der indtræffer efter 1. april 1976, skal *fremtidig anmeldes enten til den lokale tillidsmand, eller direkte til foreningens kontor, Parallelvej, 2800 Lyngby.*
- 2) Samtidig er forsikringssummen – der hidtil har udgjort kr. 12.000 pr. rejse – blevet ændret til at være 10% af indboforsikringssummen (dog mindst kr. 12.000), hvilket i de fleste tilfælde vil betyde en rejsegods-dækning i 1976 på mere end kr. 15.000. Fordelen herved er at dækningen fremover automatisk indeksreguleres sammen med selve indboforsikringen hvert år pr. 1. januar.
- 3) Endelig er forsikringsbetingelserne blevet forenklede, således at rejsegodsdækningen i udlandet – udover at yde dækning på samme måde som selve indboforsikringen – tillige dækker privat indbo mod forveksling under rejsen og forsendelsen og mod beskadigelse.

Nærmere oplysninger kan fås ved henvendelse til de lokale tillidsmænd, eller til hovedkontoret: Parallelvej, 2800 Lyngby. Tlf. (02) 87 88 11 – lokal: tjenestemandsafdelingen.

DSB personalefortegnelse 1976

15

En ny – og forhåbentlig længe savnet – udgave af DSB personalefortegnelse kan forventes udgivet i løbet af april måned 1976.

Personalefortegnelsen, der udsendes i samme design som personalehåndbogen 1972, indeholder

1. Skematisk oversigt over DSB organisation
2. Skematisk oversigt over generaldirektoratets afdelinger og kontorer. Chefernes navne og telefonnumre samt de enkelte tjenesters sagområder
3. Anciennitetsrækker for samtlige månedslønnede overenskomstansatte medarbejdere

5. Alfabetisk navnerregister

Har De lyst til at anskaffe Dem et eksemplar af personalefortegnelsen 1976, da benyt venligst nedenstående kupon. Det vil dog være en lettelse, om flere bestillinger fra samme tjenestested – om muligt – samles på en enkelt kupon. Bestillingskupon vil endvidere blive optaget i personaleorganisationernes medlemsblade.

Personalefortegnelsen udsendes i to udførelser til følgende priser: indbunden kr. 35
kartonomslag kr. 30

Bestilte eksemplarer udsendes vedlagt giroindbetalingskort.

DSB Personalefortegnelse 1976

Undertegnede

Navn:

stilling:

CPR-nr.:

tjenestested:

ønskerstk personalefortegnelse (indbundet) à kr. 35

.....stk. personalefortegnelse, (kartonomslag) à kr. 30

dato underskrift

Indsendes til Redaktionen af personalefortegnelsen, personaletjenesten, DSB, Sølvgade 40, 1349 København K.

Der er i folketinget fremsat et forslag til folketingsbeslutning om forbud mod overarbejde, som skal omfatte alle, der som lønmodtagere er beskæftiget i såvel private som offentlige virksomheder og kontorer.

Det højere formål med dette forslag er at bekæmpe arbejdsløsheden, således at ingen mulighed for at bringe de ubeskæftigede i arbejde lades uforsøgt.

Centralorganisationerne ser da også med stor sympati på dette forslag. Nu tror vi imidlertid ikke, at et så restriktivt forslag lader sig gennemføre. Det kan umuligt undgås, at der i virksomheder – private som offentlige – opstår perioder med spidsbelastninger, som må klares af det til rådighed værende personale ved hjælp af overarbejde.

Det, som vi anser for at være særdeles positivt ved forslaget, er, at det ikke bør være tilladt at anlægge en personalepolitik, som indebærer, at de ansatte fast skal udføre overarbejde.

I denne forbindelse må det vel være os tilladt at fremføre, at de beskæftigelsesmæssige foranstaltninger, som regeringen vedtog at gennemføre, vel ikke helt fik de tilsigtede virkninger, bl.a. fordi de arbejder, der blev sat i gang, efter vor opfattelse for en stor del blev udført som overarbejde, og det var jo ikke lige frem hensigten med forslaget.

Det at have et job er en menneskeret, og det bør ikke være tilladt nogle at tjene store penge på grund af konstant overarbejde i en situation, hvor 10–12 pct. af den samlede arbejdsstyrke ikke kan finde beskæftigelse.

Nu er det jo desværre sådan, at politikerne i grunden har en dobbeltmoral. Vi tror naturligvis, at man har en ærlig vilje med hensyn til at nedbringe eller helt afskaffe

arbejdsløsheden, men samtidig køber man på grund af de indførte personalelofter en personalepolitik, som umuliggør at undgå overarbejde.

Konsekvensen af den politik er ikke svær at få øje på. Man lægger hindringer i vejen for dem, der gerne vil i arbejde og pålægger andre et overarbejde, som de måske helst er fri for. I øvrigt må vi gøre opmærksom på, at det i statens arbejdstidsregler er anført, at overarbejde så vidt muligt bør undgås og skal, hvis det overhovedet er muligt, afspadses.

Centralorganisationerne kan godt indse, at politikerne er i et vældigt dilemma. Den til tider hadske kampagne, der føres mod de offentligt ansatte, tvinger dem til at gennemføre ting, som nok lukker munden et stykke tid på dem, der råber højst, men som samtidig har nogle meget uheldige følgevirkninger, som vi mener skal frem i lyset.

De offentligt ansatte får ofte skudt i skoene, at vort tilsagn om at ville være medvirkende til at løse arbejdssituationen kun er tomme flokler, men her fremsætter vi da et konkret tilbud, som kan skaffe mange et arbejde.

Så er det da også rart, at vi kan berolige vore kritikere med, at sådanne nyansættelser ikke vil koste staten nogen penge.

Med hensyn til det øvrige arbejdsmarked er det naturligvis svært for os at vurdere, hvilken personalepolitik man fører der. Den er vel højst forskellig, men vi vil vove at påstå, at dersom hele lønmodtagerområdet ville vægre sig ved konstant at udføre overarbejde, ville arbejdsløshedsprocenten kunne nedbringes med henimod 3 pct. hvilket svarer til, at ca. 30.000 arbejdsledige kunne blive beskæftiget.

Politikerne er simpelthen nødt til at tage disse tal i betragtning i en tid, hvor der tales så meget om indkomstpolitik, der efter centralorganisationernes opfattelse lige så meget indebærer en indkomstfordeling.

Hermed mener vi ikke, at alle nødvendigvis skal tjene det samme, men samfundet kan ikke i længden holde til, at så mange personer i længere tid er uden mulighed for at skaffe sig en rimelig arbejdsindtægt.

Centralorganisationerne ser derfor gerne, at det fremsatte lovforslag giver anledning til, at der indføres kraftige begrænsninger af de bestående forpligtelser til at udføre overarbejde.

Sommerrejser DJT 1976

Nedenfor vil I finde forslag til rejser såvel med fly som med tog. Endvidere vil der være tilbud på individuelle ophold i hytter i Norge, hotel og hytter i Sverige, hotel i Schweiz samt flere hoteller i Italien.

Alle nævnte tilbud kan bestilles hos Danske jernbanemænds turistorganisation, DSB passagersalgskontoret, Sølvgade 40, 1349 København K. tlf. 14 04 00–3426 (Olson), 14 04 00 – 3259 (Patrunc).

Flyrejser

Som mange af jer allerede har opdaget formidler DJT rejser med fly (Stjernerejser), hvorpå der ydes 15% rabat på de i Stjernerejserns program anførte priser og tillæg.

Hent eller se i et program for Stjernerejser og se hvad der kan tilbydes. F.eks.:

Togrejse

DJT arrangerer sammen med NJT (Norske jernbanemænds turistorganisation) en grupperejse til

VARAZZE – Italien 15 dage kr. 1095.

Afrejse søndag 20. juni 1976 kl. 09.55 fra København (Fredericia afgang kl. 10.42). Hjemkomst søndag 4. juli 1976 kl. 19.53 (Fredericia ankomst kl. 18.30).

Prisen omfatter helpension fra frokost mandag 21. juni til og med frokost lørdag 3. juli, liggevogn Puttgarden/Hamburg – Varazze – Hamburg/Puttgarden, transfer i Varazze samt rejselederassistance.

Billetpris med FIP-rabatkort 2. klasse Puttgarden – Varazze – Puttgarden kr. ca. 435,- Padborg – Varazze – Padborg kr. ca. 450,-.

Deltagerne bor på hotel ARISTON i værelse med bad, wc og balkon, og rejselederen vil under opholdet arrangere udflugter i ønsket omfang.

Varazze har vel nok en af de skønneste badestrande på den italienske riviera. Der er mange udflugtsmuligheder fra badebyen og dens nærhed af storbyen Genova er vel også at foretrække (indkøb o. lign.).

Oplev en dejlig ferie på et dejligt tidspunkt sammen med danske og norske jernbanekolleger.

Brochuremateriale om Varazze fås på forlangende.

Tilmeldingsfrist 15. maj 1976.

Individuelle rejser

Turheim, Ustaoset – Norge

Norske jernbanemenns turistorganisations feriested Turheim på Ustaoset – Bergensbanen – består af 6 meget gode hytter. Ustaoset er et eldorado for alle, som holder af fjeld og friluftsliv.

Om vinteren passer terrænet for alle kategorier af skiløbere og om sommeren kan man f.eks. tage sin fiskestang på nakken og/eller vandre ind over de store vidder.

I hytterne 1–3 er der plads til 4 personer og i hytterne 4–6 er der plads til 6 personer.

Alle hytter er godt udstyret, men lagenpose, pudevår og håndklæder må medbringes hjemmefra.

Et fælles sanitærhus med vand, brusebad og badstue er bygget i området, hvor hytterne er placeret.

Pris pr. uge: Hytte 1–3 = 280,00 nkr. Hytte 4–6 = 355,00 nkr.

Billetpris med FIP-rabatkort 2. klasse Helsingborg – Ustaoset – Helsingborg kr. ca. 335,-.

Björkliden – Sverige

Björkliden Turiststation omfatter hotel Fjället, hotel Gammelgården, Låktatjåkko rastehytte og en forholdsvis nybygget hytteby med ca. 50 velindrettede hytter.

Hytterne ligger på en pragtfuld fjeldskråning med udsigt over Torne Träsk og Lapporten.

På stationen findes en levnedsmiddelbutik for selvhusholderne.

De store vidders land og et paradys for friluftsmennsker både sommer og vinter. Der findes ingen skønnere fjeldverden og ingen renere luft. Ingen bilveje når frem hertil.

På hotellerne er der mulighed for ophold med hel- og halvpension. Hytterne er indrettet for selvhusholdning, men mulighed for

hel- og halvpension er til stede. Måltiderne indtages da på hotel Fjället.

Der ydes danske jernbanemænd med eller uden familie en god rabat i opholdspriserne i Björkliden.

Der kører direkte tog fra Malmø til Björkliden og retur.

Har Björkliden interesse – forlang da specialprogram.

Billetpris med FIP-rabatkort 2. klasse Malmø – Björkliden – Malmø kr. ca. 370,-.

Les Svants ved Montreux – Schweiz

Et ideelt feriested 1200 meter over havet med idylliske bjergstier, herlige granskove som er karakteristiske for den uforlignelige skønne natur i bjerglandet over Montreux.

Hotel Sonloup, hvor næsten alle værelser har balkon, ejes af schweiziske jernbanemænds turistorganisation.

Fra stationen Les Avant på smalsporbanen Montreux-Oberland-Bernois kommer man med svævebane op til hotellet.

Prisen for en uges ophold med helpension udgør 290,00 Sfr. pr. person. Pris for ekstra dag 40,00 Sfr. Børnerabat fra 30–50%.

Billetpris med FIP-rabatkort 2. klasse Puttgarden – Montreux – Puttgarden kr. ca. 390,-.

Rimini – Italien

I samarbejde med Dopolavoro Ferroviario arrangeres der ferieophold på gode og prisbillige hoteller ved den Adriatiske Riviera.

Denne riviera kræver vel ikke nogen egentlig præsentation, men betyder kort badeferie med flad hvid sandstrand, sol og mulighed for talrige udflugter.

Alle nedennævnte priser betyder ophold i dobbeltværelse med bad, helpension og fri strand. For børn 0–7 år ydes 30% rabat i prisen for en voksen.

Hoteller direkte ved stranden: *Hotel Regina* – hotel *Mulazzani* – hotel *La Fiorita*.

18/4–27/6 og
29/8–26/9 27/6–29/8

Pris pr. person/uge

Lire 38.500 Lire 50.000

Tillæg for enkeltværelse pr. uge

Lire 6.500 Lire 7.000

Hotel med swimmingpool (ikke ved stranden): *Hotel Jumbo*

18/4–27/6 og
29/8–26/9 27/6–29/8

Pris pr. person/uge

Lire 36.000 Lire 45.000

Tillæg for enkeltværelse pr. uge

Lire 6.000 Lire 7.000

Billetpris med FIP-rabatkort 2. klasse Puttgarden – Rimini – Puttgarden kr. ca. 400,-.

Skulle nogen af de nævnte rejse-/ferietilbud have interesse, kontakt da blot DJT.

På en ferierejse er det almindeligt at forevige oplevelserne ved hjælp af et fotografiapparat. Denne interesse kan også resultere i noget spændende.

A propos foto . . .

DJT indbyder til fotokonkurrence om den bedste rejserapportage i 1976.

Under protektion af den internationale jernbaneunion (UIC) indbyder den internationale organisation for turisme for jernbanemænd (FIATC) til international fotokonkurrence i år – 1976.

Den danske afdeling af FIATC – DJT – opfordrer herved alle interesserede til at deltage i konkurrencen.

Hver konkurrencedeltager må fremstille og forevise en billedserie med en interessant fremstilling af sine oplevelser og indtryk fra en ferierejse til udlandet.

Ved udvælgelsen af de bedste billedserier vil de fotografiske tekniske bedste billeder ikke blive foretrukket frem for de billeder, der viser reportagens menneskelige, sociale og økonomiske aspekter.

Følgende konkurrenceregler er gældende: Deltagere: Aktive og pensionerede jernbanefolk samt familiemedlemmer med rabatrejsmulighed.

Tilladte fotos: Såvel sort/hvide som farve i et antal af mindst 4 og højst 12 fotos.

Billedstørrelse: Kun 13 cm × 18 cm er tilladt og uden kant.

Mærkning af billederne: På bagsiden anføres: Deltagerens efternavn og fornavn, DSB eller anden jernbaneforkortelse, tjenestested, sted og dato for optagelsen samt billedrækkefølgen 1 –.

Som bilag til billederne medsendes en kort beretning om billedernes fortællende indhold.

Indsendelse: Senest den 31. december 1976 til: Danske jernbanemænds turistorganisation, DSB passagersalgskontoret, Sølvgade 40, 1349 København K.

Billedserier, der godkendes til konkurrencedeltagelse, vil ikke kunne tilbagesendes og andre kun på anfordring.

Præmier: DJT udlodder præmie til de tre bedste billedserier, der udvælges til at deltage i konkurrencen. 1. præmie – 200,00 kr., 2. præmie – 100,00 kr. og 3. præmie – 50,00 kr.

FIATC belønner den af en international jury i Paris godkendte bedste fotoreportage med en vandrepræmie bestående af et smukt kunstværk. Kunstværket forsynes med vinderens navn.

OVERSIGT 1: Skalatrin 12-32: Løn 1. april 1976

Skala- trin	Grund- sats						Stedstillag m v efter sats						Taktreguleringstillæg efter sats						Dyrds- tillæg						Løn (alt efter sats)						Skala- trin
	VI	V	IV	III	II	I	VI	V	IV	III	II	I	VI	V	IV	III	II	I	VI	V	IV	III	II	I	VI	V	IV	III	II	I	
12	51 709,00	4 552,00	8 532,00	7 239,00	5 947,00	4 654,00	3 361,00	2 068,00	776,00	556,46	543,21	513,97	522,72	511,47	500,22	488,98	3 744,00	60 003,46	87 789,22	66 485,97	65 181,72	63 873,49	62 573,23	61 269,98	12						
13	4 309,09	379,34	711,00	603,25	495,59	387,84	280,09	172,34	64,67	46,38	45,44	44,50	43,56	42,63	41,69	40,75	3 12,00	5 257,81	5 649,12	5 040,52	5 431,83	5 323,15	5 214,46	5 105,85	13						
14	5 130,00	4 552,00	8 766,00	7 418,00	6 110,00	4 782,00	3 453,00	2 125,00	797,00	570,86	559,31	547,75	536,20	524,64	513,08	501,53	3 744,00	70 782,86	69 423,51	68 064,16	66 704,80	65 345,44	64 004,08	62 724,33	14						
15	4 427,50	379,34	730,00	618,00	509,17	398,50	287,75	177,09	66,42	47,58	46,61	45,65	44,69	43,72	42,76	41,80	3 12,00	5 896,92	5 885,29	5 673,66	5 562,03	5 450,41	5 338,79	5 227,16	15						
16	5 591,00	4 552,00	9 008,00	7 644,00	6 278,00	4 913,00	3 548,00	2 184,00	819,00	585,68	573,80	561,92	550,05	538,17	526,31	514,43	3 744,00	72 480,68	71 103,80	69 726,92	68 350,04	66 973,17	65 596,30	64 220,43	16						
17	4 549,25	379,34	750,67	636,92	523,17	409,42	295,67	182,00	68,25	48,81	47,82	46,83	45,84	44,85	43,86	42,87	3 12,00	6 040,07	6 029,69	5 818,59	5 707,48	5 596,37	5 485,26	5 374,15	17						
18	5 092,00	4 552,00	9 255,00	7 853,00	6 451,00	5 048,00	3 646,00	2 244,00	841,00	600,88	588,69	576,49	564,28	552,08	539,89	527,68	3 744,00	74 293,08	72 829,69	71 366,30	69 902,91	68 439,52	66 976,13	65 512,74	18						
19	4 674,34	379,34	771,25	654,42	537,59	420,67	303,84	187,00	70,09	50,08	49,06	48,05	47,03	46,01	45,00	43,98	3 12,00	5 187,01	5 169,32	4 957,63	4 845,94	4 734,25	4 622,56	4 510,87	19						
20	5 763,00	4 552,00	9 510,00	8 069,00	6 628,00	5 187,00	3 746,00	2 305,00	865,00	616,52	603,98	591,44	578,91	566,37	553,83	541,31	3 744,00	76 057,32	74 602,96	73 148,60	71 694,24	70 239,88	68 785,52	67 331,16	20						
21	4 802,84	379,34	792,50	672,42	552,34	432,25	312,17	192,09	72,09	51,38	50,34	49,29	48,25	47,20	46,16	45,11	3 12,00	6 338,06	6 321,96	6 109,87	5 997,78	5 885,69	5 773,60	5 661,51	21						
22	5 920,00	4 552,00	9 771,00	8 291,00	6 810,00	5 330,00	3 849,00	2 369,00	888,00	632,59	619,71	606,83	593,95	581,06	568,19	555,30	3 744,00	77 919,59	76 426,71	74 933,83	73 440,95	71 948,06	70 455,19	68 962,30	22						
23	4 935,00	379,34	814,25	690,92	567,50	444,17	320,75	197,42	74,00	52,65	51,65	50,57	49,50	48,43	47,35	46,28	3 12,00	6 493,31	6 477,46	6 265,37	6 153,28	6 041,19	5 929,10	5 817,01	23						
24	6 048,00	4 552,00	10 040,00	8 519,00	6 998,00	5 476,00	3 955,00	2 434,00	913,00	649,08	622,62	609,38	596,15	582,92	569,68	556,44	3 744,00	79 833,08	78 290,86	76 748,64	75 206,42	73 664,20	72 121,98	70 579,76	24						
25	5 070,67	379,34	836,67	709,92	583,17	456,34	339,59	202,84	76,09	54,10	52,99	51,89	50,79	49,68	48,58	47,48	3 12,00	6 552,78	6 534,92	6 322,03	6 209,14	6 096,25	5 983,36	5 870,47	25						
26	6 222,00	4 552,00	9 847,00	8 353,00	6 859,00	5 368,00	3 876,00	2 385,00	894,00	661,97	648,98	635,98	623,01	610,03	597,05	584,08	3 744,00	81 326,97	79 819,98	78 312,99	76 806,00	75 299,01	73 792,02	72 285,03	26						
27	5 210,17	379,34	820,59	696,09	571,59	447,14	323,00	198,75	74,50	55,17	54,09	53,00	51,92	50,84	49,76	48,68	3 12,00	6 777,27	6 759,34	6 546,41	6 433,50	6 320,59	6 207,68	6 094,77	27						
28	6 434,00	4 552,00	9 636,00	8 171,00	6 707,00	5 248,00	3 790,00	2 332,00	874,00	675,09	662,34	649,60	636,85	624,10	611,35	598,60	3 744,00	82 847,09	81 299,34	79 751,59	78 203,84	76 656,09	75 108,34	73 560,59	28						
29	5 353,34	379,34	803,00	680,92	558,92	437,34	315,84	194,34	72,84	56,26	55,20	54,14	53,08	52,02	50,97	49,91	3 12,00	6 903,94	6 886,00	6 673,06	6 560,12	6 447,18	6 334,24	6 221,30	29						
30	6 607,00	4 552,00	9 406,00	7 946,00	6 486,00	5 026,00	3 566,00	2 106,00	851,00	688,46	676,00	663,53	651,06	638,59	626,11	613,64	3 744,00	84 397,46	82 933,00	81 468,54	80 004,08	78 539,62	77 075,16	75 610,70	30						
31	5 400,59	379,34																													
32	6 783,00	4 552,00	9 576,00	8 116,00	6 656,00	5 196,00	3 736,00	2 276,00	841,00	677,08	664,51	651,94	639,37	626,80	614,23	601,66	3 744,00	85 948,46	84 484,00	83 019,54	81 555,08	80 090,62	78 626,16	77 161,70	32						

PERSONALIA

Ansæt som lokomotivassistent (8. Irm.)

pr. 1-12-1975

Lokomotivassistent p. E. A. Petersen, ddt Kh i ddt Kh

Ansæt som lokomotivassistent (8. Irm.)

pr. 1-3-1976

Lokomotivassistenterne :

H. B. Andersen, ddt Kh i ddt Kh
R. Nielsen, ddt Kh i ddt Kh
N. J. L. Nielsen, ddt Kh i ddt Kh
T. B. Rasmussen, ddt Kh i ddt Kh
K. N. Petersen, ddt Kh i ddt Kh
K. J. A. Frederiksen, ddt Kh i ddt Kh
P. A. Mortensen, ddt Kh i ddt Kh
E. Odgaard ddt Kh i ddt Kh
T. J. Pedersen, ddt Kh i ddt Kh
J. A. Sørensen, ddt Kh i ddt Kh
E. Christiansen, ddt Kh i ddt Kh
M. H. Røhl, ddt Kh i ddt Kh

Forflyttelse pr. 1-2-1976

Lokomotivassistent (8. Irm.) H. E. Sloth, ddt Gb i ddt Hg

Forflyttelse pr. 1-3-1976

Lokomotivassistenterne (10. Irm.):
T. G. M. Jørgensen, ddt Gb i ddt Hg
J. Hyldal, ddt Hg i ddt Gb

Forfremmet til lokomotivfører (13. Irm.)

pr. 1-2-1976

Lokomotivassistent (10. Irm.):
P. B. Olsen, ddt Gb i ddt Gb

Forfremmet til lokomotivfører (13. Irm.)

pr. 1-1-1976

Lokomotivassistenterne (10. Irm.):
K. J. P. Gøtfredsen, ddt Gb i ddt Gb
H. E. M. Madsen, ddt Kø i ddt Kø

Forfremmet til lokomotivfører (13. Irm.)

pr. 1-3-1976

Lokomotivassistent (10. Irm.) V. Haubye, ddt Gb i ddt Gb

Forfremmet til lokomotivfører (kørelærer)

(16. Irm.) pr. 1-2-1976

Lokomotivassistent (10. Irm.) J. I. Christiansen, ddt Gb i ddt Kh

Forfremmet til lokomotivfører (kørelærer)

(16. Irm.) pr. 1-2-1976

Lokomotivfører (13. Irm.) O. Wass, ddt Gb i ddt Kh

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.)

pr. 1-2-1976

Lokomotivførerne (13. Irm.):
N. P. Jensen, ddt Ar i ddt Ar
O. P. S. Jørgensen, ddt Kø i ddt Kø

Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.)

pr. 1-2-1976

Lokomotivfører (17. Irm.) O. S. Jensen, ddt Gb i ddt Gb

Overgået til anden stilling pr. 1-1-1976

p.g.a. svagelighed

Lokomotivførerne (17. Irm.):
H. E. Olsen, ddt Hg til lkf. (15. Irm.) i ddt Hg
L. V. Sørensen, ddt Ar til lkf. (15. Irm.) i ddt Ar
F. G. Jensen, ddt Ar til lkf. (15. Irm.) i ddt Ar
E. N. Lüdeking, ddt Ar til lkf. (15. Irm.) i ddt Ar
S. H. T. Larsen, ddt Hgl til lkf. (15. Irm.) i ddt Gb
J. A. M. Andersen, ddt Kø til lkf. (13. Irm.) i ddt Kø
K. Møller, ddt Ar til lkf. (13. Irm.) i ddt Ar
E. H. Jacobsen, ddt Fa til lkf. (13. Irm.) i ddt Fa
A. Johansen, ddt Kø til lkf. (13. Irm.) i ddt Kø
A. M. V. Høtoft, ddt Ar til lkf. (13. Irm.) i ddt Ar
S. E. Petersen, ddt Fa til lkf. (13. Irm.) i ddt Fa
B. Jensen, ddt Kb til lkf. (13. Irm.) i ddt Kb

Overgået til anden stilling pr. 1-2-1976

p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (17. Irm.) V. Kirkegaard, ddt Ar til lkf. (13. Irm.) i ddt Ar

Afskediget pr. 31-1-1976 efter ansøgning

Lokomotivassistenterne p. (8. Irm.):
E. Larsen, ddt Gb
J. L. Hejlesen, ddt Gb

Afskediget pr. 29-2-1976

Lokomotivfører (18. Irm.) A. H. Nurup ddt Kø p.g.a. svagelighed

Afskediget pr. 31-3-1976

Lokomotivførerne (15. Irm.):
F. J. Grove-Nielsen, ddt Rd p.g.a. svag.
K. Poulsen, ddt Hr (Bb) p.g.a. svag.
N. J. Karlsen, ddt Gb p.g.a. svag.
S. A. Bertramtsen, ddt Svg p.g.a. svag.

Afskediget pr. 31-12-1976

Lokomotivassistent p (8. Irm.) T. K. Jensen, ddt Gb p.g.a. svagelighed.

Dødsfald

Lokomotivfører (17. Irm.) E. M. J. Skov, ddt Gb er afgået ved døden den 25/1 1976.
Pens. lkf. A. D. Jørgensen, Aalborg er død d. 16/12 1975.
Pens. lkf. I. H. K. Deding, Skødstrup død d. 23/2 1976.
Pens. lkf. H. Israelsen, Korsør død d. 27/2 1976.
Pens. lkf. J. P. E. Gelsing, København død d. 18/7 1975.
Pens. lkf. O. F. Jensen, Struer død d. 1/3 1976.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. P. H. L. Lem, Ar

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. K. E. Petersen, Gb

Eventuel oåmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

A. H. Momme, Randers

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. W. A. S. Andersen, Fredericia

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. H. J. Pedersen, Kø

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. L. V. Sørensen, Ar

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. E. S. Hansen, Gb

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. O. S. Nielsen, Gb

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. B. Jensen, Es



DEN FILOSOFISKE TEGNER

© Lore programmöt! Så et det
rigtigt, som Piet Hein siger,
at datamaskinet er væsenet
af en ny race

